

[Mr. B. Narayana Pillai.]

families. They are selected after an examination conducted under the supervision of the Chief Engineer and the Police Commissioner.

MR. S. PIRAVIPERUMAL PILLAI (*Commerce and Industry, South*): Does the member know that the very next day after the buses are inspected by these officers, nothing remains except the noise produced by the horns?

MR. B. NARAYANA PILLAI: Yes. A patient after recovery from the hospital dies the next day. That is accidental. It is not general.

Some of the members said that the allowance of Rs. 50 is objectionable and so on.

Formerly, the buses were tested by such persons as Executive and Assistant Engineers and other qualified officers. They were getting half the amount of fees for testing and only the other half was given to Government. But now the testing is conducted by the Inspectors themselves who get nothing out of the fees. The whole of this amount goes to Government. From this item alone Government get a revenue of Rs. 30,000 a year. These Inspectors who get a pay of only Rs. 60 have to travel in every nook and corner of Travancore. There are 120 roads where buses are running day and night. They will have to detect cases and so they will have to travel on motor cycles and sometimes in the rainy season they will have to engage private cars. Thus they have to meet a lot of extra expenses.

PRESIDENT: Your time is up.

The motion was, by leave, withdrawn.

PRESIDENT: I put to the vote of the House, Demand IX—Police—for Rs. 7,03,815.

The grant was made.

DEMAND X—PUBLIC WORKS DEPARTMENT.

MR. K. GEORGE: Sir, I move for a grant of Rs. 34,54,850 under Demand X—Public Works Department.

MR. KALLUR NARAYANA PILLAI: ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന് ലേക്കു അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള ൩൪,൫൪,൮൫൦ രൂപയും കറയ്ക്കണമെന്നുള്ള ഉപക്ഷേപത്തെ അവതരിപ്പിച്ചുകൊള്ളുന്നു. ആതനമായി ഒരു ഡ്രെയിനേജ് ഇഞ്ചിനീയറെ നിയമിക്കാൻ പോകുന്നു എന്നുള്ളതിനെപ്പറ്റിയാണ് എനിക്ക് പ്രസ്താവിക്കാനുള്ളത്. തിരുവനന്തപുരം വാട്ടർവർക്കിനെ സംബന്ധിച്ച് ആദ്യമായി ഒരു സ്കീം ചീഫ് ഇഞ്ചിനീയർ മി. എസ്. ജെ. ജേക്കബും, എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഇഞ്ചിനീയർ മി. ബാനർജിയുംകൂടി തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ടായിരുന്നു. ആ സ്കീം പരിശോധിച്ച് എക്സ് പെർട്ട് അഡ്വൈസിറായി മി. മെൽഡിയോടു ആവശ്യപ്പെട്ടു. അദ്ദേഹത്തിന്റെ

അഭിപ്രായം അനുസരിച്ച്, ആ സ്കീം പഠറിയതല്ലെന്ന് കാണുകയാൽ വീണ്ടും അതിനെപ്പറ്റി ഒരുനേപക്ഷണം നടത്തുന്നതിന് ഒരു അസിസ്റ്റന്റു ഇഞ്ചിനീയറെ ൧൧൦൨-ൽ ആണെന്നുതോന്നുന്നു-നിയമിച്ചു. ആ അസിസ്റ്റന്റു ഇഞ്ചിനീയർ തയ്യാറാക്കിയ പദ്ധതി അനുസരിച്ചാണ് ഇപ്പോൾ വാട്ടർവർക്ക് നടത്തിവരുന്നത്. ഈ അസിസ്റ്റന്റു ഇഞ്ചിനീയറെ പദ്ധതി അനുസരിച്ചല്ലാതെ പഴയപദ്ധതി അനുസരിച്ച് വാട്ടർവർക്ക് നടത്തിയിരിക്കുന്നു എങ്കിൽ അനേകലക്ഷം രൂപാ ഗവണ്മെന്റിന് നഷ്ടം ഉണ്ടാകുമായിരുന്നു. ആ ഉദ്യോഗസ്ഥൻ മദ്രാസുണിവേഴ്സിറ്റിയിൽ ബി. എ. പാസായശേഷം മദ്രാസിലെ ഇഞ്ചിനീയറിംഗ് കോളേജിൽ നിന്നും ബി. ഇ. പരീക്ഷപാസായിട്ടുണ്ട്. അദ്ദേഹത്തിന് ഇപ്പോൾ ൪൦൦ രൂപാ ശമ്പളവും പേർസനൽകാർയ്ക്ക് അലവൻസായി ൩൦ രൂപയും ഉണ്ടെന്നാണ് അറിയുന്നത്. ഇഞ്ചിനീയറിംഗ് കോളേജിൽനിന്നും അദ്ദേഹം പ്രസിഡൻസിയിൽ സെക്കൻറായിട്ടാണ് പാസായിട്ടുള്ളത്. ആ കോളേജിൽ നമ്മുടെ വാട്ടർവർക്ക് അസിസ്റ്റന്റു ഇഞ്ചിനീയറോടുകൂടി പഠിച്ച് അദ്ദേഹത്തോടുകൂടി ബ്രാക്കറ്റഡ് സെക്കൻഡായി ബി. ഇ. പരീക്ഷപാസ്സായിട്ടുള്ള ഒരു ശ്രീനിവാസചരിയെ നേരിട്ടു വാട്ടർവർക്കിൽനിയമിച്ചു. അദ്ദേഹം ഇപ്പോൾ മദ്രാസ് കാർപ്പോറേഷനിൽ ഡ്രെയിനേജ് ഇഞ്ചിനീയർ ആയിരിക്കുന്നു. അദ്ദേഹത്തിന്റെ സഹപാഠിയായിരുന്ന മി. ഐ. കർച്ചനെ വാട്ടർവർക്കിൽ നിയമിച്ചു. മുൻപറഞ്ഞ അസിസ്റ്റന്റു ഇഞ്ചിനീയറെക്കാൾ കൂടുതൽ പരീക്ഷായോഗ്യത മി. ശ്രീനിവാസചാരിക്കോ മി. കർച്ചനോ ഇല്ല. ഡ്രെയിനേജും വാട്ടർവർക്സും സാമ്യമുള്ള വിഷയങ്ങളാണ്. ജലം സംഭരിച്ച് ഒഴുക്കുകയാണ് രണ്ടിനും ആവശ്യമായിട്ടുള്ളത്. അതിലേക്ക് വൈദഗ്ദ്ധ്യമുള്ള ഒരു അസിസ്റ്റന്റു ഇഞ്ചിനീയർ ഇപ്പോൾ ൪൦൦ രൂപാശമ്പളത്തിൽ ഇവിടെ ഇരിക്കുന്ന സ്ഥിതിക്ക് നൂതനമായി ഒരു ഡ്രെയിനേജ് ഇഞ്ചിനീയറെ നിയമിക്കേണ്ടയാവശ്യമില്ല. അദ്ദേഹത്തിന്റെ അവകാശത്തെ തീരെ അവഗണിച്ച് വേറൊരാളെ അതിലേക്ക് നിയമിക്കുന്നത് ഒട്ടുംതന്നെ ആശാസ്യമായിട്ടുള്ളതല്ല. ഈ അസിസ്റ്റന്റു ഇഞ്ചിനീയർ ൧൦൦൦-ൽ ആണ് സർവീസിൽ പ്രവേശിച്ചിട്ടുള്ളത്. ൧൮ കൊല്ലത്തെ സർവീസും ശരിയായ പരീക്ഷായോഗ്യതയും അദ്ദേഹത്തിന് ഉണ്ട്. ഡിപ്പാർട്ട്മെൻറു മേലധികാരികളുടെ തൃപ്തി അദ്ദേഹം സമ്പാദിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഞാൻ ഉൾപ്പെട്ടസ്ഥലത്തു അദ്ദേഹം അസിസ്റ്റന്റു ഇഞ്ചിനീയരായി ജോലിനോക്കിട്ടുള്ളതിനാൽ നേരിട്ട് അദ്ദേഹത്തിനെപ്പറ്റി അറിയാൻ എനിക്ക് ഇടയായിട്ടുണ്ട്. ഇത്ര

[Mr. Kallur Narayana Pillai.]

സത്യസന്ധനായ ഒരാൾ വേറെ ഉണ്ടെന്നു തോന്നുന്നില്ല. അദ്ദേഹത്തിനെ ഡ്രെയിനേജ് ഇഞ്ചിനീയറായി നിയമിക്കാതെ വേറൊരു അസിസ്റ്റന്റ് ഇഞ്ചിനീയറെ നിയമിച്ചു എന്നോ നിയമിക്കാൻ പോകുന്നു എന്നോ കേൾക്കുന്നു. ഈ സ്ഥാനത്തിന് അവകാശിഎന്ന് ഞാൻ പ്രസ്താവിച്ച ആൾ ആരാണെന്നറിയുന്നതിന് ഈ ഫൗസിൽ ഇരിക്കുന്ന മെമ്പേഴ്സിനു ആഗ്രഹമുണ്ടായിരിക്കാം. മി. കെ. റി. താമസ് ബി. എ. ബി. ഈ യെപ്പററിയാണ് ഞാൻ പ്രസ്താവിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഡ്രെയിനേജ് ഇഞ്ചിനീയറായി മെക്കാനിക്കൽ ഇഞ്ചിനീയറിംഗ് പരീക്ഷമാത്രം പാസായിട്ടുള്ള ഒരാളെ നിയമിക്കാൻ പോകുന്നു എന്നു കേൾക്കുന്നു. ആ ഉദ്യോഗസ്ഥൻ ചീഫ് ഇഞ്ചിനീയറുടെ ഓഫീസിൽ അസിസ്റ്റന്റ് ഇഞ്ചിനീയറായിത്തന്നെത്തക്കൊണ്ട് ചീഫ് ഇഞ്ചിനീയറുടെ പ്രത്യേക പ്രീതി സമ്പാദിച്ച് ചീഫ് ഇഞ്ചിനീയറെക്കൊണ്ടു ഗവണ്മെന്റിലേക്കു റിപ്പോർട്ടുചെയ്യുകയുണ്ടാകുമെന്നും അദ്ദേഹത്തെ നിയമിക്കാൻ പോകുന്നു എന്നുമാണ് അറിയുന്നത്. മെക്കാനിക്കൽ ഇഞ്ചിനീയറിംഗിനു അഡ്വാൻസു സർവ്വേപറിക്കേണ്ടതല്ല. മദ്രാസ് കാർപറേഷനിൽ ഡ്രെയിനേജ് എൻജിനീയറായി ഇപ്പോൾ ജോലിനോക്കുന്നത് ഒരു സിവിൽ എഞ്ചിനീയറാണെന്നു ഞാൻ സൂചിപ്പിച്ചുവല്ലോ. ഡ്രെയിനേജ് സംബന്ധിച്ച് ഇപ്പോൾ നിയമിക്കപ്പെടുന്ന മി. രാമചന്ദ്രയ്യ ആജോലിയിൻ പരിചരമമില്ലാത്തതുകൊണ്ട് പ്രത്യേക പരിചയമുള്ള ഒരു വിദഗ്ദ്ധനെ കൂടി വരുത്തുവാൻ ആലോചനയുള്ള പ്രകാരവും മി. രാമചന്ദ്രയെ പരിശീലനത്തിന് ഇൻഡ്യൻ ടൂറിനയക്കുവാൻ ഇടയുള്ളതായും അറിയുന്നു. ന്യായമായ അവകാശവും യോഗ്യതയുമുള്ള മി. കെ. റി. തോമസ്സിനെ ഡ്രെയിനേജ് എഞ്ചിനീയറായി നിയമിക്കാതെ അദ്ദേഹത്തിന്റെ അവകാശത്തെ അവഗണിക്കുന്നത് മറ്റെന്തു കാരണവശാലായിത്തന്നാലും ആയത് ആക്ഷേപാർഹമാണ്.

അടുത്തകാലത്ത് ചീഫ് ഇഞ്ചിനീയറാഫീസിൽ ഉണ്ടായിട്ടുള്ള ചില പ്രമാണപ്പെറ്ററിയാണ് ഇനിയും എന്ദിക്കുപായുവാനുള്ളത്. ഒന്നാം ഗ്രേഡ് സൂപ്രൈണ്ടന്റിനെ അസിസ്റ്റന്റ് ഇഞ്ചിനീയറായും അതിനുതാഴെ ഗ്രേഡിലുള്ളവരെ ഉയർന്ന ഗ്രേഡുകളിലേക്കു പ്രമാണൻ കൊടുക്കുന്നതിന് മി. വെസ്റ്റാർഡെയിൽ ചാർജ് വിട്ടുപോകുന്നതിനു അല്ലെവിസയുണ്ടാകുമ്പോൾ ഗവണ്മെന്റിലേക്കു റിപ്പോർട്ടുതയ്യാറാക്കിയിരുന്നു. അദ്ദേഹം ചാർജ് വിട്ടു അവാസരത്തിൽ അദ്ദേഹത്തിന്റെ ഒപ്പുവാങ്ങി ആക്ടിംഗ് ചീഫ് ഇഞ്ചിനീയറുടെ സമ്മതം കൂടാതെ ആ ശുപാർശയെ ഗവണ്മെന്റിലേക്കു Personal Assistant അയച്ചിരിക്കുന്നു. അ

തനുസരിച്ച് പ്രമോഷൻ കൊടുക്കുകയാണെങ്കിൽ അനേകം നാൺബ്രാ മിൻസിന്റെ അധികാരങ്ങൾ അവഗണിക്കപ്പെട്ടുപോകുന്നതാണ്.

തിരുവിതാംകൂറിൽ ഇപ്പോൾ ഒഴിവുള്ള ചീഫ് ഇഞ്ചിനീയർസ്ഥാനത്തിന് ഇഞ്ചിനീയർ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിൽ അനേകം വർഷമായി സ്തുത്യർഹമായ വിധത്തിൽ ഉദ്യോഗം വഹിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന സീനിയർ എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഇഞ്ചിനീയർ മി. ജേക്കബ് ഉണ്ടായിരിക്കേ ഇവിടത്തെ ചീഫ് ഇഞ്ചിനീയറായി വിദേശത്തുനിന്നും ഒരാളെ ഇറക്കുമതിചെയ്യാൻ പോകുന്നതായി കേൾക്കുന്നു. അത് ഒട്ടുംതന്നെ ആശാസ്യമല്ല. ഇത്രയും സംഗതികളെന്താൻ ഗവണ്മെന്റിന്റെ ദൃഷ്ടിയിൽ കൊണ്ടുവന്നിട്ട് വിരമിച്ചുകൊള്ളുന്നു.

MR. J. JOHN KATTAKAYAM: സർ, ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിന്റെ ഭരണവൈകല്യങ്ങളെപ്പറ്റിയും പ്രാദേശികാവശ്യങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധ നല്ലവണ്ണം പതിയുന്നില്ല എന്നുള്ളതിനെപ്പറ്റിയും ഈ കൗൺസിലിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരണമെന്നുള്ളതാണ് എന്റെ ഉദ്ദേശം. ഈ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റവക എല്ലാജോലികളും സാധാരണയായി കാൺട്രാക്ട് കൊടുത്തിട്ടാണു നടത്തിവരുന്നത്. ഈ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിലെ ജവനക്കാരുടെ ശമ്പളംവകയ്ക്കായി ഒരു ഭീമമായ സംഖ്യ പ്രതിവർഷം ചെലവായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. ഇത്രയുംസംഖ്യ ചെലവുജനങ്ങൾക്ക് ഉപകാരപ്രദമായിത്തീരുന്ന സംഗതികൾക്കായി ചിലവാക്കിയിരുന്നെങ്കിൽ വളരെ നന്നായിരിക്കുമായിരുന്നു. ഈ ശമ്പളത്തിനും പുറമെ ഈ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിലേക്ക് അനുവദിക്കുന്ന സംഖ്യയിൽ ഒരു വലിയഭാഗം ഈ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരും കൺട്രാക്ടറന്മാരും കൂടിവിഴങ്ങുന്നുണ്ട്. കൺട്രാക്ടറന്മാർ ഈ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെ തൃപ്തിപ്പെടുത്തി എങ്കിൽമാത്രമേ അധികം ജോലി നടത്താൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. അല്ലെങ്കിൽ ഇല്ലാത്ത പല അറ്റകുറ്റങ്ങൾ അവർ കണ്ടുപിടിച്ച് അവരെ ഉപദ്രവിക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നതാണ്.

MR. P. PADMANABHAN TAMPI: മൈനറിയിൽ ഒരു കൺട്രാക്ട്ക്ക് ൨,൦൦൦ രൂപാ ചീഫ് ഇഞ്ചിനീയരുടെ അഭിപ്രായത്തിനു വിപരീതമായി ചിലവെടുത്തിക്കൊടുത്തു എന്ന സംഗതി അറിയാമോ?

MR. J. JOHN KATTAKAYAM: അതിനെപ്പറ്റി എനക്കറിവില്ല. അങ്ങിനെയുള്ള പല അഴിമതികളും നടക്കുന്നുണ്ട്. ഈ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിൽ അനേകം അസിസ്റ്റന്റ് ഇഞ്ചിനീയറന്മാരും എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഇഞ്ചിനീയറന്മാരും ഉണ്ട്. അവർക്കു വലിയ ശമ്പളവും കൊടുത്തുവരുന്നു.

[Mr. J. John Kattakayam.]

ആതനമായിരോഡുകൾ ഉണ്ടാക്കുന്നതും റോഡുകളിൽ അറകററങ്ങൾ തീർക്കുന്നതും മറ്റുപലവേലകളും കൺട്രാക്ട് മുഖേന നടത്തിവരുന്നു എങ്കിൽ ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽ ഇത്രയധികം കീഴ് സിൽബത്തികളുടെ ആവശ്യം എന്താണെന്ന് മനസ്സിലാക്കുന്നില്ല. ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽനിന്നും ചെയ്യാത്ത ജോലികൾക്ക്തന്നെയും വ്യാജമായി അറകററം തീർത്തു എന്നൊക്കെപ്പറഞ്ഞു പണം ചിലവെഴുതി എടുക്കുന്നുണ്ട്. ജനങ്ങളുടെ ആവശ്യത്തിനായി അവർതന്നെ റോഡ് ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽനിന്നും അവയെ നന്നാക്കാത്തതുകൊണ്ട് ജനങ്ങൾതന്നെ നന്നാക്കുന്നുമുണ്ട്. ഈ ജോലി ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽനിന്നും നടത്തി എന്നു ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെ തെറ്റിധരിപ്പിച്ച് അങ്ങിനെയും പലവിധികളും കാട്ടിക്കൂട്ടുന്നുണ്ട്.

MR. P. PADMANABHAN TAMPPI: കാഞ്ഞിരപ്പള്ളി എസ്റ്റേറ്റിൽ പോകുന്നതിന് ഒരു പാലംകെട്ടിക്കുന്നതിന് ഒരു കൺട്രാക്ടർക്ക് ൨൦,൦൦൦ രൂപാ ചിലവെഴുതികൊടുത്തതായി അറിഞ്ഞിട്ടുണ്ടോ?

MR. J. JOHN KATTAKAYAM: അതിനെപ്പറ്റി ഞാൻ അന്വേഷിച്ചിട്ടില്ല. ഇങ്ങനെ ഒരു എസ്റ്റേറ്റ് എനിക്കുസുപരിചിതമല്ല.

MR. KOCHIKAL P. BALAKRISHNAN TAMPPI: കഴിവുള്ളിടത്തോളം പ്രാദേശികാവശ്യങ്ങളെപ്പറ്റി ഈ സഭയിൽ പ്രസ്താവിക്കാതെ അതിനെ അസംബ്ലിക്ക് വിട്ടിട്ടു ഇവിടെ പൊതുനയത്തെപ്പറ്റി പ്രസ്താവിക്കുന്നതാണ് നല്ലതെന്നു അറിയാമോ?

MR. J. JOHN KATTAKAYAM: മറ്റുള്ളവർക്ക് ഗതാഗത സൗകര്യം ധാരാളം ഉണ്ട്. ഞങ്ങൾക്ക് തീരെയില്ല. ആഹാരം കഴിക്കുന്നതിന് ഇല മാത്രമെ എനിക്കു കിട്ടിയിട്ടുള്ളൂ. വിശന്നു വിഷമിക്കുന്നു. മറ്റുള്ളവർ സുഖമായി ചതുർവിധ വിഭവങ്ങളോടുകൂടിയ സദ്യകഴിച്ചു. അതുകൊണ്ടുമാത്രമാണ് തൊടുപുഴതാലൂക്കിലെ ആവശ്യങ്ങളെപ്പറ്റി ഇവിടെ പ്രതിപാദിക്കുന്നത്?

MR. A. N. VISVANATHA PILLAI: റോഡ് ബോർഡ് നിർത്തിയതുകൊണ്ട് ഈ റോഡുകളുടെ ആവശ്യത്തെപ്പറ്റി ഈ സഭയിലല്ലാതെ മറ്റേതുസഭയിലാണ് പറയേണ്ടത്?

MR. J. JOHN KATTAKAYAM: മറ്റേതെങ്കിലും സഭയിൽ ഇതിനെപ്പറ്റാൻ നിവർത്തിയില്ല. ഇത് പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു സംഗതിയാണ്. ൧൧൦ ൭ ൽ തിരുവനന്തപുരം പട്ടണത്തിൽ ൧൭, ൧൬, ൧൦൨ രൂപാ ഗതാഗതസൗകര്യത്തിനുവേണ്ടി ചിലവാക്കിയിരിക്കുന്നു. അതിൽ വാട്ടർസപ്ലൈക്ക് ൧൧, ൩൧, ൭൦ വ്യത്യസ്ത ചിലവാക്കിയിരിക്കുന്നു.

ടെലിഫോൺ എക്സ്ചെയ്ജിനായി ൧, ൦ ൦ ൦ രൂപാ ചിലവാക്കിയിരിക്കുന്നു. ബാക്കിയുള്ളത് കെട്ടിടങ്ങൾക്കുവേണ്ടി ചിലവാക്കിയിരിക്കുന്നു. ഇതിൽ പൊതുജനങ്ങളുടെ ആവശ്യത്തിനായി ൧൨ മൈൽ റോഡുമാത്രമാണ് തീർത്തിട്ടുള്ളത്. ൧൩൧ മൈൽ ദൂരം റോഡിൽ അറകുറവ് തീർത്തിട്ടുണ്ട്. ഇത് ഏത് നിഷ്കഷപാതിയേയും തപിപ്പിക്കത്തക്ക ഒരു സംഗതിയാണ്. ജനങ്ങൾക്ക് ഇതുകൊണ്ട് നാമമാത്രമായ ഗുണം മാത്രമെ ഉണ്ടായിട്ടുള്ളൂ.

MR. KOMILEZHATHU SANKARAN : തിരുവിതാംകൂറിന്റെ ഭൂസ്ഥിതി അനുസരിച്ച് നോക്കുകയാണെങ്കിൽ തെക്കുവടക്കുറോഡുകൾ ഉണ്ടാക്കുന്നതിനേക്കാൾ കിഴക്കു പടിഞ്ഞാറ് ഉണ്ടാക്കുന്നതല്ലെ കൂടുതൽ സൗകര്യപ്രദമായി തോന്നുന്നത്?

MR. J. JOHN KATTAKAYAM : ആ സംഗതിയെ സംബന്ധിച്ചാണ് ഞാൻ പ്രസ്താവിക്കുന്നത്. മീനച്ചിൽ ആറ്റിൽ ഒരു പാലം വേണമെന്നു ശ്രീമൂലംപ്രജാസഭ ആരംഭിച്ചുകാലംമുതൽ അവസാനംവരെയും അതിൽ നിവേദനം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ എല്ലാനിയമസഭകളിലും ഈ സംഗതി പ്രത്യക്ഷമാക്കി. അതിന്റെ ഫലമായി അവിടെ ഒരു പാലം ഉണ്ടാക്കി എന്നു പേരുവരുത്തി. പാലം വെള്ളം ചരിച്ചുവച്ചു. പാലത്തെ അവിടെനിന്നു മാറ്റുന്നതിനു വേറെ ഒരു വലിയസംഖ്യ ചിലവുചെയ്യേണ്ടിവന്നു. ഇങ്ങനെ പലപ്പോഴായി അവിടെ ചിലവാക്കിയപണംകൊണ്ട് രണ്ടു പാലംകെട്ടാൻ സാധിക്കുമായിരുന്നു. അതിനുശേഷം പാലംകെട്ടുന്നതിന് യാതൊരു നടപടികളും ചെയ്തുവരുന്നതായി കാണുന്നില്ല.

MR. P. PADMANABHAN TAMPI : തിരുവനന്തപുരത്തെ പ്രധാനറോഡിൽ വെള്ളപ്പൊക്കംനിമിത്തം ഇല്ലാതെപോയ ഒരു പാലം ഇതുവരെ കെട്ടിയിട്ടില്ല എന്നറിയാമോ?

MR. J. JOHN KATTAKAYAM : അതിനെപ്പറ്റി ഞാൻ അന്വേഷിച്ചിട്ടില്ല.

തൊടുപുഴ താലൂക്കിനെപ്പോലെ ഗതാഗതസൗകര്യത്തിൽ അസമത്വം അനുഭവിക്കുന്ന ഒരു താലൂക്കു വേറെയില്ലെന്നു തീർത്തുപറയാം. ൧൦ മൈൽ നീളത്തിൽ അവിടെ റോഡു നന്നായികിട്ടിയിട്ടില്ല. വെള്ളിയാമറം വരെ ഒരു റോഡ് തോട്ടക്കാർ ഉണ്ടാക്കുകയും ഗവണ്മെൻറു സ്പീകരിക്കുകയും ചെയ്തു. അതുറപ്പാടെ ൧൦ മൈലിൽ റോഡാണ് ഞങ്ങൾക്കുള്ളത്.

MR. KOMILEZHATHU SANKARAN : അവിടെ നമുക്കെന്തെങ്കിലും റോഡുണ്ടെന്ന് സ്റ്റാറ്റിസ്റ്റിക്കിൽ ൨൭൦-ാംപറത്തു കാണുന്നുണ്ട്. പള്ളി വാസൽ റോഡു തൊട്ടുപുഴതാലൂക്കിൽ കൂടി പോകുന്നതുകൊണ്ടുള്ള ഉപകാരം വെള്ളക്കാർക്കുമാത്രമേയുള്ളൂ.

MR. J. JOHN KATTAKAYAM : തോട്ടംവക റോഡുകളേയും വില്ലേജ് റോഡുകളേയും ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽനിന്നും എടുത്തു കാണിച്ചിട്ടുള്ളതായിരിക്കും. ഈ താലൂക്കിലുള്ള റോഡുകൾ ഇതിനോടൊത്തു കിടക്കുന്ന മറ്റു താലൂക്കുകളിലെ റോഡുകളോടുകൂടി ഘടിപ്പിച്ചിട്ടില്ല. ഒരു താലൂക്കിൽനിന്നും സമീപതാലൂക്കുകളിലേക്കു ഗതാഗതം ചെയ്യുന്നതിന് ഒന്നോരതിലധികമൊ റോഡുകൾ കാണുന്നതാണ്. തൊട്ടുപുഴതാലൂക്കിനോടു തൊട്ടുകിടക്കുന്ന ദേവികുളം പീരുമേട് എന്നീ താലൂക്കുകളിലേക്ക് ഗതാഗതം ചെയ്യുന്നതിന് ധാരതോരുമാർഗ്ഗവുമില്ല. ഒരു വില്ലേജ് റോഡ് ആകട്ടെ വെട്ടുവഴിയാകട്ടെ ഇല്ല. തൊട്ടുപുഴനിന്നും അറക്കുളത്തേക്കു ൧൦ മൈൽ റോഡുണ്ട്. അവിടെനിന്നും പത്തൊ പന്ത്രണ്ടാമയിൽ ദൂരം റോഡുണ്ടാക്കിയാൽ ഈ താലൂക്കിൽ നിന്നും പീരുമേട് താലൂക്കിലേക്കും ഗതാഗതസൗകര്യം സിദ്ധിക്കുന്നതാണ്. തൊട്ടുപുഴ താലൂക്കിൽനിന്നും ഈ താലൂക്കിനോടു തൊട്ടുകിടക്കുന്ന ദേവികുളത്തേക്കു പോകുന്നതിന് മൂവാറ്റുപുഴ താലൂക്കിൽ കൂടി ഗതാഗതം ചെയ്യാതെ നിവൃത്തിയില്ലാ. ഈ റോഡു പീരുമേട്, ദേവികുളം, എന്നീ താലൂക്കുകളെ യോജിപ്പിക്കുന്നതാണ്. ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുമേലധ്യക്ഷൻ ഈ സംഗതിയിൽ ശ്രദ്ധപതിപ്പിക്കുമെന്ന് വിശ്വസിക്കുന്നു. വെള്ളിയാമറ്റം റോഡിൽനിന്നും ഉദ്ദേശം ൩ മൈൽ ദൂരം റോഡു ഉണ്ടാക്കിയാൽ അതിനെ തൊട്ടുപുഴ അറക്കുളം റോഡിനോടു ചേർക്കാവുന്നതാണ്. ഇങ്ങനെ ചെയ്താൽ അവിടെ അല്പം ഗതാഗതസൗകര്യം കിട്ടുന്നതാണ്.

MR. M. N. NARAYANA MENON (Kottayam) : ഉദ്യോഗനിയമന വിഷയത്തിൽ എൻറസ്റ്റേമിന്റൻ മി. കല്ലൂർനാരായണപിള്ള പ്രസ്താവിച്ചിട്ടുള്ള അഭിപ്രായത്തോടുകൂടി ഞാനും പൂർണ്ണമായി യോജിച്ചുകൊള്ളുന്നു.

MR. K. K. THOMAS : May I draw the attention of the member to the fact that we are now concerned with the P. W. D. and not with the general question of appointments ?

MR. M. N. NARAYANA MENON : P. W. ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിനെപ്പറ്റിയാണ് ഞാൻ പ്രസ്താവിക്കുന്നത്. അതിനെപ്പറ്റി പറയാനുള്ള സമയം ഇപ്പോഴാണ്. മുമ്പിലത്തെക്കൊണ്ടു സിദ്ധിലും അസംബ്ളിയിലും ജനപ്രതിനിധികൾ ഉദ്യോഗനിയമനത്തെ സംബന്ധിച്ച് സംസാരി

ച്ച് അധികംസമയം വ്യയം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. രാജ്യത്തിന് അതിനെക്കാൾ കൂടുതൽ ഗുണകരമായ സംഗതികൾ ഉണ്ടെന്നും അറിയാമായിരുന്നു. ഇങ്ങിനെയുള്ള സംഗതികൾ ഗവണ്മെൻറ് ശരിയായി ശ്രദ്ധിക്കാതിരിക്കുന്നതുകൊണ്ടാണ് ഞങ്ങൾക്കു അതിനെപ്പറ്റി വീണ്ടും പരയേണ്ടിവരുന്നത്. ഉദാഹരണമായി മിസ്റ്റർ നാരായണപിള്ള പ്രസ്താവിച്ച മിസ്റ്റർ താമസ്സിന്റെ സംഗതിതന്നെ എടുക്കാവുന്നതാണ്. അദ്ദേഹത്തിനോടു ഒരുമിച്ചുപറിച്ച പാസായിട്ടുള്ള പലതും ബ്രട്ടീഷിൻഡ്രസ്സർ വീസിൽ നല്ല ശമ്പളത്തിൽ ഇരിക്കുന്നുണ്ട്. അദ്ദേഹത്തെപ്പറ്റി യാതൊരു കുറ്റവും പറയാൻ ഇല്ല. ഇത്ര സുസമ്മതനായ ഒരു ഉദ്യോഗസ്ഥനെ ഗവണ്മെൻറിൽ നിന്നും പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കേണ്ടതാണ്. മിസ്റ്റർ കല്ലൂർ നാരായണപിള്ള ഇവിടെ പ്രസ്താവിച്ച മറ്റൊരു സംഗതിയെപ്പറ്റിയും ഗവണ്മെൻറ് പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതാണ്. ചീഫ് ഇഞ്ചിനീയറായി വെളിയിൽനിന്നും ഒരാളെ വരുത്താൽ പോകുന്നു എന്നു കേൾക്കുന്നു. വിദ്യാഭ്യാസ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിനെപ്പറ്റി ഇവിടെ വാദപ്രതിവാദം നടന്ന അവസരത്തിൽ ഗവണ്മെൻറ് ഭാഗത്തു നിന്നും പറഞ്ഞ മറുപടി ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൽ ഇരിക്കുന്നവർക്കു തന്നെകഴിയുന്നതും പ്രോത്സാഹനം കൊടുക്കുന്നതിന് ശ്രമിക്കുന്നതാണ് എന്നാണ്. 7 അങ്ങിനെ ചെയ്യേണ്ടതു അത്യാവശ്യവുമാണ്. P. W. ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൽ എക്സിക്യൂട്ടീവു ഇഞ്ചിനീയറന്മാരായികൊള്ളു ആളുകളെ ഉള്ളൂ. അവരുടെ ഉദ്യോഗം അവസാനിക്കാറാകുന്ന സമയത്താണ് അവരെ ചീഫ് ഇഞ്ചിനീയർ ആക്കുന്നത്; അതു എങ്കിലും കിട്ടാത്തതു വളരെ സങ്കടമായിട്ടുള്ള ഒരു കാര്യമാണ്. അതിലേക്കു ഒരു യൂറോപ്യൻ തന്നെ വേണമെന്ന നിർബന്ധമുണ്ടെങ്കിൽ ആ വിധത്തിലും കുഴപ്പമില്ലാത്ത ഒരാളാണ് ഇപ്പോൾ ഇരിക്കുന്നത്. വെളിയിൽനിന്നും ആളുകളെ വരുത്തുന്നത് ചിലയവസരങ്ങളിൽ അനുവദിക്കത്തക്കതാണെങ്കിലും ഈ ചീഫ് ഇഞ്ചിനീയറുടെ സംഗതി ഞങ്ങൾ അനുവദിക്കാതിരിക്കുകതന്നെ ചെയ്യുന്നതാണ്. ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിലെ കുറഞ്ഞ ശമ്പളക്കാരുടെ സ്ഥിതി വളരെ മോശമാണ്. ഉദാഹരണമായി ചീഫ് ഇഞ്ചിനീയറുടെ ഡഫേദാർ ആയിരിക്കുന്ന ആളിന്റെ ശമ്പളം ഇരുപത്തിരണ്ടുകൊല്ലം മുമ്പ് ഇന്നും ഒരുപോലെയാണ്. ഇവർക്കു ഒരു ദിവസം എട്ടുണപോലും കിട്ടുന്നില്ല. ഇങ്ങിനെ കുറഞ്ഞ ശമ്പളക്കാർക്ക് പ്രോത്സാഹനം നൽകുന്ന വിഷയത്തിൽ ഗവണ്മെൻറിന്റെ ശ്രദ്ധ ശരിയായി പതിഞ്ഞുകാണുന്നില്ല. അതു കൊണ്ട് ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിലെ കുറഞ്ഞ ശമ്പളക്കാർക്കു ശമ്പളം കൂട്ടിക്കൊടുക്കുകയും ചീഫ് ഇഞ്ചിനീയറെ വെളിയിൽനിന്നു വരുത്താതിരിക്കുകയും ചെയ്യേണ്ടതു അത്യാവശ്യമാണ്.

[Mr. M. N. Narayana Menon.]

ആണ്ടുതോറും ഫിനാൻഷ്യൽ സിക്രട്ടറി പി. ഡബ്ലിയു. ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിനത്തിലുള്ള പണത്തിൽ ഒരു വലിയ ഭാഗം കുറച്ചാണ് ട്രെസറിയിൽ വരുവു ചിലവുകൾ ശരിപ്പെടുത്തി വരുന്നത്. പി. ഡബ്ലിയു. ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റാണ്. ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിലേക്കു അനുവദിക്കുന്ന തുകകൾ അതാതു ആണ്ടുകളിൽ തന്നെ ചിലവു ചെയ്യുന്നതിന് ഗവണ്മെന്റു അതാതു ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെ ചുമതലപ്പെടുത്തണം. അതോടുകൂടി കൂടുതൽ തുക ചിലവാക്കുകയും വേണം. ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽ ധാരാളം ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുള്ളതുകൊണ്ട് അനുവദിക്കുന്ന തുകകളെല്ലാം ചിലവാക്കുന്നതിനു തക്ക സൗകര്യം ഉണ്ട്. കഴിഞ്ഞയാണ്ടത്തെ ബഡ്ജറ്റിൽ ഇങ്ങിനെയുള്ള ചിലവിനങ്ങളെ ആണ്ടുവസാനത്തിൽ മുതക്കിയിരുന്നു എന്നു കണ്ടതുകൊണ്ടാണ് അതിനെപ്പറ്റി പറയാൻ സംഗതിയായിട്ടുള്ളത്. റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റം തീർക്കുന്ന ഇനത്തിൽ ൧ ശതമാനം കുറവു ചെയ്തിരിക്കുന്നു. ഇവിടെനിന്നും കോട്ടയം വരെയുള്ള മെയിൻ ട്രങ്ക് റോഡിൽ ആണ്ടുതോറും വെള്ളപ്പൊക്കമുണ്ടാകുന്ന അവസരത്തിൽ ചില സ്ഥലങ്ങളിൽ ഉടവുകൾ ഉണ്ടാകുന്നതിനാൽ ജനങ്ങൾക്കും ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർക്കും ഉദ്ദേശിക്കുന്ന സമയത്തു കൃത്യസ്ഥലത്തെത്തുന്നതിനു സാധിക്കാതെ വരുന്നുണ്ട്. ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ അവരുടെ കാറുകളെ വിട്ടിട്ടു വളരെ വിഷമിച്ചും താമസിച്ചും അതാതു സ്ഥലങ്ങളിൽ എത്തുന്നു. ഇങ്ങിനെയുള്ള ഉടവുകൾ സംഭവിക്കുന്നതു പുതുതായ ഒരു സംഗതിയാണല്ലോ. ഇതു ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന് അഭിമാനകരമല്ല. വെള്ളപ്പൊക്കമുണ്ടാകുമ്പോൾ ഏതേതു സ്ഥലങ്ങളിലാണ് ഉടവുകൾ ഉണ്ടാകുന്നതെന്നും ഏതു സ്ഥലം താഴ്ന്നു കിടക്കുന്നു എന്നും മറ്റും അറിയാം. അങ്ങിനെ അടുത്തകൊല്ലവും ഉണ്ടാകാതിരിക്കുന്നതിനു തക്കവിധത്തിൽ അവയെ ശരിപ്പെടുത്തുന്നതിന് ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന് കഴിഞ്ഞില്ലെങ്കിൽ അതു വലിയ ലജ്ജാവഹമായിട്ടുള്ള ഒരു സംഗതിയാണ്.

വള്ളങ്ങളുടെ സംഗതിയെപ്പറ്റിയാണ് ഇനി എനിക്കു പറയാനുള്ളത്. ഇത്രയധികമായി ജനങ്ങളെ ഉപദ്രവിച്ചു കൊണ്ടിരിക്കുന്ന സംഗതി വേറെ ഇല്ലെന്നു പറയാം. അതിനെപ്പറ്റി ഞങ്ങൾ ഇന്നുസങ്കടം അനുഭവിച്ചു കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കട്ടനാടൻ പ്രദേശങ്ങളിൽ ജീവിക്കുന്ന ഞങ്ങൾക്കു വളം വളരെ അത്യാവശ്യമായിട്ടുള്ളതാണ്. ഒരു മനുഷ്യനു അത്യാവശ്യമായ ഭക്ഷണം പോലെ വളത്തിന്റെ ആവശ്യം തീരെ മാറിവയ്ക്കാൻ പാടില്ലാത്ത ഒന്നാണ്. ഒരു വീട്ടിൽനിന്നും മ

റെറാരു വീട്ടിൽ പോകണമെങ്കിൽ വള്ളമില്ലാതെ സാധിക്കുകയില്ല. ഈ വള്ളങ്ങളെ കൃനാൽ ആഫീസുകാർ, പക്ഷികളെ വെടിവക്കാൻ നോക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നതുപോലെ, ലാക്കനോക്കി പിടിച്ചു പതിക്കുന്നു. ഒരു വള്ളം ഒരു സ്ഥലത്തു നീങ്ങി എന്നു കണ്ടാൽ ഇവർ ഉടനെ വന്നു പിടികൂടുന്നു. ഒരു കല്യാണപാർട്ടി അവരുടെ സ്വന്തം വള്ളത്തിൽപ്പോ യപ്പോൾ വഴിക്കുവച്ചു അവരെ ഈ കെനാൽ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ പിടിക്കുകയും തൻനിമിത്തം ആ സമയത്തിനു മംഗളകർമ്മം നടത്താൻ സാധിക്കാതെ വരികയും ചെയ്തു ഒരു കഥ എനിക്കറിയാം. മറെറാവസരത്തിൽ ഒരു കുഞ്ഞിനു ചോറു കൊടുക്കാനായി സ്വന്തം വള്ളത്തിൽ കയറി കുറെ ആളുകൾ ക്ഷേത്രത്തിൽ പോയപ്പോൾ വഴിക്കുവച്ചു കെനാൽ അധികൃതന്മാർ അവരെ പിടിച്ചു ഉപദ്രവിച്ചു. എന്നാൽ ഈ ഇനത്തിൽനിന്നും ഗവണ്മെന്റിനു കിട്ടുന്ന ആദായം വളരെ തുച്ഛമാണ്. മുമ്പിലത്തെ റഗുലേഷൻ ഇപ്പോൾ മാറിയിട്ടുണ്ടോ എന്നറിഞ്ഞില്ല. പബ്ലിക് തോടുകളിൽകൂടി ഗതാഗതം ചെയ്യുന്ന എല്ലാ കൂലിവാഹനങ്ങളേയും രജിസ്റ്റർ ചെയ്യണമെന്നു ഒരു വകുപ്പുണ്ട്. ഈ കെനാൽ അധികൃതന്മാരുടെ ഉപദ്രവത്തെ തീർക്കുന്നതിനായി ഞങ്ങൾ ഈ സംഗതി നാട്ടുനീങ്ങിയ മഹാരാജാവു തിരുമനസ്സിനോടുതന്നെ ഉണർത്തിക്കാമെന്നു തീരുമാനിച്ചു. ഞങ്ങൾ തിരുവനന്തപുരത്തു വന്നു മഹാരാജാവ് തിരുമനസ്സിനോടു സങ്കടം പറഞ്ഞു. അദ്ദേഹം സവാരിക്കു എഴുന്നള്ളുന്ന അവസരത്തിൽ ഞങ്ങളുടെ സങ്കടം പറഞ്ഞു ഹർജികൊടുക്കാനായി ഞങ്ങൾ ശ്രമിച്ചു. അന്നു ഞങ്ങളെ പോലീസുകാർ പിടികൂടി ചാല പോലീസ് സ്റ്റേഷനിൽ ഒരു രാത്രി മുഴുവനും താമസിപ്പിച്ചു. എന്നാൽ മഹാരാജാവു തിരുമനസ്സിലെ ഭയവു നിമിത്തം പോലീസുകാർ ഞങ്ങളെ ഉപദ്രവിക്കാൻ സാധിച്ചില്ല. അന്നു ദിവാൻ സർ. പി. രാജഗോപാലാചാരി ആയിരുന്നു. ഞങ്ങളെ പിറേറ ദിവസം കൊട്ടാരത്തിൽ കൊണ്ടുപോയി. കല്പിച്ചതിനാൽ രാത്രി ഉപദ്രവം ഏറ്റവും കൂടിക്കാരായ ഞങ്ങൾക്കു വള്ളം സൗജന്യമായി പതിച്ചു കൊടുക്കണമെന്നു ദിവാൻ ജിയോടു കല്പിച്ചു. പബ്ലിക് തോടു എന്നു പറഞ്ഞാൽ അതിന്റെ വ്യാഖ്യാനം എന്താണെന്നു അറിയുന്നില്ല. ഉദാഹരണമായി കുമാരകം തോടു ഇതിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല. അല്ലെങ്കിൽ പബ്ലിക് തോടുകൾ എന്നു പറയുന്നതു ഏതെല്ലാമെന്നു ഗസറ്റിൽ പ്രസിദ്ധം ചെയ്യണം ഈ വിഷയത്തിൽ ജനങ്ങൾ വളരെ വിഷമിച്ചിരിക്കുന്നതുകൊണ്ടു അവരെ സഹായിക്കുന്നതിനു പകരം ഈ വിധത്തിൽ വളരെ ഉപദ്രവിക്കുകയാണ്.

358 THE TRAVANCORE SRI CHITRA STATE COUNCIL [24TH AUGUST 1933.]

[Mr. M. N. Narayana Menon.]

കൃഷിക്കാരുടെ വള്ളം പതിച്ചു കൊടുക്കുന്ന സംഗതിയിൽ കരകൂടിയി ശാലവും അനുകമ്പാപരമായ ഒരു നയം സ്വീകരിക്കേണ്ടതു അത്യാവശ്യമാണ്. അതിനാൽ അവരുടെ വള്ളം സൗജന്യമായി പതിച്ചു കൊടുക്കണം. മറ്റുള്ളവർക്കു കാലാചയി നീട്ടികൊടുക്കണം.

ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകൾ ജോലികൾ കാൺടാക്ട് കൊടുക്കുന്ന തന്നെ സംബന്ധിച്ച എന്റെ ഒരു സ്റ്റേമിന്റൻ പ്രസ്താവിക്കുകയുണ്ടായി. അതിലേക്കു അതാതു സ്ഥലത്തുകാർ വരുന്നെങ്കിൽ അവർക്കു തന്നെ ആ ജോലി കാൺടാക്ട് കൊടുക്കേണ്ടതാണ്. ഇപ്പോൾ സാധാരണയായി അതാതു സ്ഥലത്തെ പരസ്പരസഹായ സംഘങ്ങൾ ആവശ്യപ്പെട്ടതിൽ കൊടുത്തു കാണുന്നില്ല. അങ്ങിനെ അവർക്കു കൊടുക്കണമെന്ന ഒരു ഗവണ്മെന്റു സർക്കുലർ ഉണ്ട്. അതിനാൽ നിവർത്തിയുള്ളിടത്തോളം പരസ്പരസഹായ സംഘങ്ങൾക്കു തന്നെ ഈ കാൺടാക്ട് കൊടുക്കേണ്ടതാണ്.

പ്രാദേശികാവശ്യങ്ങളെപ്പറ്റി ഇവിടെ പ്രസ്താവിക്കരുതെന്നു എന്റെ ഒരു സ്റ്റേമിന്റൻ ഇവിടെ പ്രസ്താവിക്കുക ഉണ്ടായി. അതു ശരിയാണ്. അവരവരുടെ പ്രാദേശികകാര്യങ്ങളെപ്പറ്റി അതാതു ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റു മേലധ്യക്ഷന്മാരെക്കണ്ടു പറയാവുന്നതാണ്. വള്ളംപതിപ്പു കാര്യത്തിൽ ചീഫ് ഇഞ്ചിനീയറുടെ ശ്രദ്ധ പതിയുമെങ്കിൽ ഞാൻ കൃതാർത്ഥനായി. എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ പ്രാദേശികാവശ്യങ്ങളെ ഞാൻ ചീഫ് ഇഞ്ചിനീയറുടേയും ഗവണ്മെന്റിനേക്കൊണ്ടും സാധിച്ചുകൊള്ളാം.

MR. JACOB HASSAN SAIT (*Commerce and Industry, North*): പ്രാദേശികാവശ്യത്തെക്കുറിച്ചു എനിക്കു രണ്ടു വാക്കു പറയുവാനുണ്ട്. കയങ്കുളം പട്ടണത്തിലെ ഒരു പ്രധാനപാലം പൊളിച്ചിട്ടിട്ടു ഏഴുകൊല്ലം കഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു. അതിലേക്കുള്ള യാതൊരു പണികളും ഇതു വരെ ആരും ഭിച്ചുകാണുന്നില്ല. ഈ പാലം ഇപ്പോത്തതു നിമിത്തം കച്ചവടക്കാരും പൊതുജനങ്ങളും വളരെ കഷ്ടതയനുഭവിക്കുന്നുണ്ട്. ഈ ആണ്ടിലെങ്കിലും അതിന്റെ ജോലി പൂർത്തിയാക്കി തരുന്നതിനു ഗവണ്മെന്റു ശ്രദ്ധിക്കണമെന്നു അപേക്ഷിച്ചുകൊള്ളുന്നു.

MR. KOCHIKAL P. BALAKRISHNAN TAMPI: Sir, I support the motion of my friend Mr. Kallur Narayana Pillai for this reason. It is my view that there are too many Engineers and there is too little engineering in this State. There are too many Executive Engineers and they are all given salaries higher than that drawn by many heads of

departments. At first Europeans were drafted as Executive Engineers on a higher scale of salaries, and such high salaries are availed of by the Indian Officers appointed in their place. The work of the Engineering Department has no doubt increased of late, in all branches such as irrigation, water-supply, electricity and so on. My suggestion is therefore that the Government must be pleased to appoint one or two Deputy Chief Engineers in the place of too many Executive Engineers so as to co-ordinate the work of the different Divisions and to more effectively regulate and control the work of the department. The Chief Engineer has too much work to be looked into and no doubt complaints arise from time to time regarding the real or supposed personal influence of the Personal Assistants over the Chief Engineers. It is not unusual that some papers will escape the attention of the Chief Engineer if all the works are centred in his hand. The Personal Assistant is not one of the most senior officers and he cannot be expected to discharge the duties with as much responsibility as a Senior Deputy Chief Engineer would do.

When I questioned my friend about the advisability of ventilating individual local needs it is not meant that I have not my own local grievances to speak of. But cataloguing those local needs would be taking too much of the time of the House and I believe that our friends in the Lower House have greater occasions by means of token cuts to bring to the attention of Government the local needs. Therefore I appeal to my non-official friends in this House not to take so much time by dilating on local grievances. Of course, I share with them the fear. I have occasionally to refer to them because we owe our existence to a wider body outside.

Coming back to my suggestion, in the next year I hope Government will be pleased to appoint one or two Deputy Chief Engineers, abolishing three or four posts of Executive Engineers, instead.

MR. K. P. NILAKANTA PILLAI: Is it the opinion of the member that in suggesting that it is to bring it in conformity with other departments?

KOCHIKAL P. BALAKRISHNAN TAMPI: Yes. My friend is inferring that I am trying to suggest that this department might be brought in conformity with other departments of Government.

MR. M. N. PARAMESVARAN PILLAI: Is it the opinion of the member that the Public Works Department should be amalgamated with the Police and the Excise Departments?

MR. KOCHIKAL P. BALAKRISHNAN TAMPI: I only wish that the member representing the Municipalities had come to this House with a greater knowledge of affairs.

MR. K. P. NILAKANTA PILLAI: I also support the motion. It is regrettable to find that matters stressed more than once in this House about the working of the Public Works Department are not considered properly either by the Government or by the Head of the Public Works Department. The top-heavy nature of this department, and

[Mr. K. P. Nilakanta Pillai.]

how officers more than actually necessary are entertained in the department—these points were brought to the pointed attention of this House some years back. From the allotments made in the Public Works Department I may take two years to convince the members how the allotment has been considerably cut short, while all the highly paid officers are entertained in the department without having to do the duties comparatively which they were doing once when they had to look after many new and old works. In 1104 and 1105 the allotments under the head “Buildings and Communications” were nearly over 40 lakhs. Year after year it has been reduced and when we come to the current year the allotment is only 27 lakhs. When the department had to spend 40 lakhs, it was having seven Executive Engineers, eight Assistant Engineers and a good many Sub-Engineers; on the whole about 22 big officers. That is to say, every taluk has a three-fourth Engineer or for four taluks there are three Engineers. After the allotment is reduced to a considerable extent from 40 lakhs to 27 lakhs, I ask the question, what is the duty or what is the nature of the functions of these Engineers, when they have practically no money to push on new works? Therefore it is my suggestion that there is scope for further retrenchment in the department. Two Executive Engineers’ posts, I am proposing this with reference to the statement made by a Chief Engineer, may be safely abolished. Proportionately the posts of Sub-Engineers and Assistant Engineers could be abolished and the department run with the remaining hands. I was stressing this point some years back. There was an expert Chief Engineer who even recommended to the Government that the work of the department could be properly controlled with the help of three Executive Engineers. I do not know what has happened to that recommendation. If there is a time when the Chief Engineer could come forward and boldly say that he could manage the department with the aid of three Executive Engineers, then that will be the day when we can congratulate the head of the Public Works Department.

Again, there is no decided policy followed by the department either in starting new works or in completing old works. What has been done in the previous year is not taken into consideration when providing funds for the subsequent year. There is no distinction borne in mind about the normal expenditure and the abnormal expenditure which has to be incurred during one year. It was the grievance of the members representing various constituencies, that many a work started some four years back were half or three-fourths finished or suspended and the money sunk there is practically wasted without any return to the Government or to the people. Therefore, I would draw the pointed attention of the Chief Engineer to the fact that, hereafter, unless these works, half and three-fourths finished, are completed, no new works should be started. In these days of financial stringency it would be better if every constituency is given definite allotments every year.

By doing so there may be some equality of treatment given to all taluks works. It is highly in the matter of distribution of funds for public regrettable to find that want of funds is pleaded often for carrying out the construction of buildings, extensions of buildings and so on and so forth. Rs. 70,000 is spent every year for meeting the rents where public offices are held. It is a recurring expenditure.

MR. KOCHIKAL P. BALAKRISHNAN TAMPI: May I ask the member, is it not more economical to pay the rent then and there instead of indulging in capital expenditure?

MR. K. P. NILAKANTA PILLAI: I say it is most uneconomical. If that question is put on the basis of a wide economic proposition, I may tell the member that it is high time that he changes his views about economical aspect and national assets of the country. The moneys spent for constructing buildings, roads and other works of public utility are considered by modern economists as national assets. Therefore it is never a waste. Capital expenditure is considered as a useful item to be spent for the public good. It is adding to the national asset of the country. It is not on commodities exportable or importable the wealth of a nation depends. It is on the creation of the assets and national needs like this that the wealth of a nation is considered and valued by up-to-date economists.

MR. KOCHIKAL P. BALAKRISHNAN TAMPI: May I know after this learned disquisition on modern economics, is the member prepared to answer my question?

MR. K. P. NILAKANTA PILLAI: I said it is uneconomical. That answer is there.

There may be many buildings even in this Trivandrum town for the housing of public offices. A lot of money is spent in the shape of rent for such offices. Some definite scheme has to be chalked out and worked so that, as far as possible, public offices could be accommodated in buildings owned by Government.

I do not want to say anything about local needs. I would simply draw the attention of the Chief Engineer to my speech here on the 10th August 1932.

MR. N. K. PADMANABHA PILLAI: ഈ നാട്ടിലെ ജനസംഖ്യയിൽ അധികം ഭാഗവും കൃഷിക്കാരാണ്. ഈ കർഷകർക്ക് ഒരു താങ്ങായിരിക്കുന്നത് പൊതുവെത്തന്നെ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റാണ്. എന്നാൽ കർഷകരെ ഉദ്ദേശിച്ച ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽനിന്നും ചെയ്യുകൊടുക്കുന്ന സഹായങ്ങൾ വളരെ കുറവായിട്ടാണ് കണ്ടുവരുന്നത്. ഈ രാജ്യത്തിന്റെ ഒരറ്റമുതൽ മറ്റേത്തൊരവരെ റോഡുവേണം, പാലംവേണം, എന്നൊക്കെ ജനങ്ങൾ മുറവിളികൂട്ടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നകാലത്തു അതിനു പണമില്ലെന്നു ഗവണ്മെന്റ് മറുപടി പറയുന്നു. അനുവദിക്കുന്നതുകരണയും ചിലവാക്കാതെ ലാപ്സാക്കിക്കളയുന്നു. ഈ നയം ഒട്ടുംതന്നെ

Mr. N. K. Padmanabha Pillai.]

ശരിയല്ലെന്നാണ് എനിക്കു മുഖ്യമായി പറയുവാനുള്ളത്. പാലംകെട്ടുന്നതിനൊ മറ്റേതെങ്കിലും ജോലികൾക്കൊ ബഡ്ജറ്റിൽ കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള തുക മുഴുവനും ആ ആണ്ടത്തെ ചിലവിൽ തന്നെ ഉൾപ്പെടുത്തുകയും ആ തുക ആ ആണ്ടിൽ ചിലവാകാതിരുന്നാൽ അതിനെ ലാപ്സാക്കാതെ അടുത്തകൊല്ലത്തിലേക്കു നീക്കിവയ്ക്കുകയും ചെയ്യേണ്ടതു മുഖ്യമായിട്ടുള്ള ഒരു സംഗതിയാണ്. മിക്കജോലികളും അതിലേക്കുള്ള പണം ലാപ്സായി എന്നൊ പണമില്ല എന്നൊ ഉള്ള കാരണങ്ങളാൽ പകുതിചെയ്തിട്ടു നിർത്തിവെച്ചിരിക്കുന്നതായി പല സ്ഥലങ്ങളിലും കാണാം. ഞാൻ പ്രതിനിധീകരിക്കുന്ന നിയോജകമണ്ഡലങ്ങളിലുൾപ്പെട്ട വിളപ്പിൽ പേയാട്ട് നിന്നും വെള്ളനാട്ടേക്കുള്ള അഞ്ചു മൈൽ റോഡിനു പണം അനുവദിക്കുകയും അതിൽ ഒന്നുപകുതിയോളം തീക്കുകയും ചെയ്തിട്ടു ഇപ്പോൾ ഒരു വർഷമായി. അതിനുശേഷം അതിലേക്കു പണം അനുവദിക്കുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച യാതൊരു ആലോചനയും ചെയ്യാതിരിക്കുന്നതിനാൽ ചിലവാക്കിയ പണംകൊണ്ടു ജനങ്ങൾക്കു യാതൊരു പ്രയോജനവും ഇല്ലാതിരിക്കുന്നു. ഇതു വളരെ കഷ്ടമായിട്ടുള്ള ഒരു വസ്തുതയാണ്. ചില സ്ഥലങ്ങളിൽ പാലങ്ങളും കലുങ്കുകളും ആവശ്യമാണെന്നു ഗവണ്മെന്റിനു ബോദ്ധ്യമുണ്ടായിരുന്നിട്ടും അവയെപ്പറ്റി അശേഷം ശ്രദ്ധിക്കുന്നില്ല. നെയ്യാറ്റിൽ പൂവാറ്റും മണ്ഡപത്തും കടവിലും ഓരോപാലം കെട്ടണമെന്നു ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ട് ഗവണ്മെന്റു ഇതേവരെ യാതൊന്നും ചെയ്തിട്ടില്ല. പ്രാദേശികാവശ്യങ്ങളെപ്പറ്റി ഇവിടെ പറയുവാൻ പാടില്ല എന്നു പറഞ്ഞു എങ്കിലും ഒന്നരണ്ടു സംഗതികളെപ്പറ്റി പറയാതെ നിവർത്തിയില്ലാത്തതുകൊണ്ടുമാത്രം പറഞ്ഞുപോകുന്നതാണ്. വില്ലേജ് റോഡുകൾ അതിവർഷത്തിൽ തീരെ ഉപയോഗശൂന്യമായി കിടക്കുന്നു. അവയെ ഉടൻതന്നെ നന്നാക്കുന്നതിനു വേണ്ട ഏർപ്പാടുകൾ ചീഫ് ഇഞ്ചിനീയർ ചെയ്യുമെന്നു വിശ്വസിക്കുന്നു.

മൈനർ ഇറിഗേഷനെ സംബന്ധിച്ചു രണ്ടുവാക്കു പറയുവാനുണ്ട്. മൈനർ ഇറിഗേഷൻ കമ്മിറ്റി സമർപ്പിച്ച റിപ്പോർട്ടു അനുസരിച്ചു യാതൊരു നടപടിയും നടത്തിക്കാണുന്നില്ല. കർഷകർക്കു റോഡ് അത്യാവശ്യമായിട്ടുള്ളതാണ്.

MR. P. PADMANABHAN TAMPI: മൈനർ ഇറിഗേഷൻ ജോലികൾക്കു ആണ്ടുതോറും അഞ്ചുലക്ഷം രൂപാ നീക്കിവയ്ക്കണമെന്നു ക

മ്മിറിക്കാർ ഗവണ്മെൻറിലേക്കു ശുപാർശ ചെയ്തിട്ടുള്ളതായി അറിയാമോ?

MR. N. K. PADMANABHA PILLAI: അറിയാം. അതിനെപ്പറ്റിയാണ് ഞാൻ പായാൻപോകുന്നത്. കമ്മറിയുടെ റിപ്പോർട്ടനുസരിച്ചു യാതൊന്നും പ്രവർത്തിച്ചുകാണുന്നില്ല. റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്ന മാതിരി ആണ്ടുതോറും അഞ്ചുലക്ഷം രൂപാ നീക്കിവയ്ക്കേണ്ടതു കർഷകരുടെ ഉന്നതിക്കു അത്യാവശ്യമായിട്ടുള്ളതാണ്. ഇറിഗേഷൻ ജോലികൾക്കു ബഡ്ജറ്റിൽ കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള തുക മതിയാകുന്നതല്ല. അതിനാൽ ആണ്ടുതോറും ഈ ജോലികൾക്കായി അഞ്ചുലക്ഷം രൂപായിൽ കുറയാതെ നീക്കിവയ്ക്കേണ്ടതാണ്.

പ്രാദേശികാവശ്യങ്ങൾക്കു കൂടുതൽ തുക വേണമെന്നു ആവശ്യപ്പെടുന്നു. അതിലേക്കു ഒരു എക്സ്പെഡിയർണ്ട്. സെൻട്രൽറോഡ് ഡെവലപ്പുമെൻറു ഫണ്ടിൽനിന്നും ഏതാനും തുക ഗവണ്മെൻറിനു കിട്ടുന്നുണ്ട്. അതിനെ കേരോഡുകൾക്കാണ് ഉപയോഗിച്ചുവരുന്നത്. അതുകൊണ്ടു കേരോഡുകൾക്കു ഇപ്പോഴുള്ള ഫണ്ടിനെ വില്ലേജ് റോഡുകൾക്കു ഉപയോഗിക്കാവുന്നതാണ്. ഈ വിധത്തിലേകിലും കർഷകർക്കു ഗുണകരമായ പ്രവർത്തികൾ ചെയ്യേണ്ടതാണ്.

വിദേശീയനായ ഒരു ചീഫ് ഇഞ്ചിനീയറെ വരുത്താൻപോകുന്നു എന്നു കേൾക്കുന്നു. ഇപ്പോൾ ആ ജോലി ആക്ട് ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഇഞ്ചിനീയർ വളരെക്കാലമായി ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൽ ഇരുന്നു വളരെ പരിചയം സമ്പാദിച്ചിട്ടുള്ള ഒരാളാണ്. അദ്ദേഹത്തെ ആ ജോലിയിൽ സ്ഥിരപ്പെടുത്തുന്നത് നന്നായിരിക്കും. അതിലേക്കു ഒരു വിദേശീയനെ ഇറക്കുമതിചെയ്യുന്നതു ഈ സന്ദർഭത്തിൽ ന്യായമല്ലെന്നു പ്രസ്താപിച്ചുകൊള്ളുന്നു.

MR. G. NARAYANA AIYAR: Sir, the defects in the general working of the Public Works Department and the remedies for the same have been dealt with by the honourable members of this House already; and so I do not think it necessary to waste more time on it. But, since this is the only opportunity afforded to us to represent our local needs I feel it my legitimate duty to point out to Government at least some of our most urgent wants.

• While large amounts are being spent every year for beautifying one or two pioneer and important towns, Government seem to adopt an altogether different policy in allotting amounts for public works in the mofussil parts. Even the bare necessities of the mofussil parts are being neglected. Sir, the tax-payer even in the remotest corner of the country contributes to the general coffers of the State as much as the

[Mr. G. Narayana Aiyar.]

people inhabiting the towns. He is therefore entitled at least to get his necessities from the Government. Government are maintaining a very big establishment in the Alwaye Circle. But the work turned out by them is small compared to the requirements of the locality. The local officers of the P. W. D. do not seem to care even for the urgent needs of the locality.

In this connection, I would bring to the notice of the House, the most miserable condition of certain roads in my constituency, roads which are being used by every inhabitant of the taluk and even by the Postal and the Anchal services. The roads have been so much neglected that even the Anchals and the Tapals are being delayed. Every communication there is being delayed. No attention is being paid by the responsible officers of the locality to this matter.

I think it is worth while to draw the special attention of the Government to the Perumbavur-Alwaye road and the Alwaye-Parur road. These roads will be under water during the major portions of the rainy season. The raising of the level of these roads by just about two or three feet has not been taken up by the department so far. The mere opening of the Periyar Dam is sufficient to inundate these roads; and they have to be raised above water level.

Similar the M. C. road, between Perumbavur and Kaladi, is always under water during the rainy season. Ordinary heavy rains are sufficient to inundate the roads. It is not possible then to cross these roads easily. By the opening of the Pallivasal scheme these roads will become even more important than they are at present.

The necessity for a bridge across the Alwaye river has been repeatedly brought to the notice of the Government. With the establishment of the Union Christian College at Alwaye, the number of people who have to cross and re-cross the river has increased by thousands. During the major part of the rainy season the river will be in floods; and every day, hundreds of students, who have to cross and re-cross the river, find it extremely difficult, and at times even risky, to do so.

The same is the case with the Kaladi river also. A bridge across the Kaladi river will directly connect Travancore and Cochin and British India. This matter has also been brought to the notice of Government many years ago.

The Court building in Perumpavur is in a very dilapidated condition and is even not quite safe. It has been in that condition for the last twenty years and more, although sanction for a building for that Court was accorded even in 1915.

In this connection, if the Government have any difficulty in the matter of knowing the emergency for public works in the mofussil parts, I would suggest the constitution of Village Panchayats in the mofussil. These Panchayats seem to be working very satisfactorily in Cochin. They know the needs of the locality, and they promptly inform Government of such needs. They themselves get the contribution from

Government and carry out the works in time. They undertake the whole responsibility ; and Government are relieved of much of their burden. I see that some Village Panchayats have been established in towns. Sir, I do not think these Panchayats are very necessary in towns. It is the mofussil parts that need them. It is the mofussil parts that are not able to get their voices heard by the Government ; it is the mofussil parts that are neglected. Therefore, Village Panchayats have to be established in the rural parts of the country ; and they will take care of themselves if they are given powers under Sections 15 and 16 of the Village Panchayats Regulation, and the Government will be relieved of their responsibility in regard to the sanitation, medical aid and other needs of these mofussil parts.

MR. KOMILEZHATHU SANKARAN : I wish to bring to the notice of the House a suggestion in regard to the policy of the Public Works Department in the opening of roads in the State. Till now, the policy of the department has been to open roads from the north to the south, so that the officers of Government may travel easily from the southernmost part of the State to the northern frontier. I fully endorse the opinion expressed by Mr. Padmanabha Pillai that the expenditure on these trunk roads does not in any way help the poor ryots in the country. What the people need most is a net-work of roads connecting the coastal regions with the interior of the country, roads from the west to the east and not those from the north to the south. The inhabitants of the coastal regions have to bring their products to the highland regions in the interior of the country, and the people of the highland regions have to take their agricultural produce for sale to the inhabitants of the coastal regions. At present, for want of cross roads connecting the coastal regions with the interior of the country, the poor people of the country are put to much difficulty. I would, therefore, request the Government to adopt a policy of opening roads from east to west instead of from north to south as at present.

I would also bring to the notice of Government in this connection the very poor representation of the unrepresented communities in the Public Works Department. It may be strange to you, Sir, when you hear that, when we agitated for entry into Government service, it was the Public Works Department alone that was first thrown open to us about thirty-six years ago. All these years, although we had several qualified men among us, young men even with European qualifications waiting for employment, I am very sorry to state that the Chief Engineer or the authorities concerned have not yet taken it into their heads to recognise the legitimate claims, for appointments in the Public Works Department, of the unrepresented communities.

MR. H. O. L. MARIKAR : I congratulate the Government for setting apart thirty-four lakhs of rupees for public works. But, so far as the Devicolum taluk is concerned, its needs in the matter of public works do not seem to have been recognised by the department. The cardamom area requires more roads. Travancoreans will be attracted more and more to go there and cultivate cardamom only if more roads

[Mr. H. O. L. Marikar.]

are opened and communications made easy. Now, Travancoreans have great hesitation to go up to the High Ranges and own the cardamom lands there. The main reason is the want of roads. Devicolum now gets a very large supply of its requirements from Coimbatore and Madura districts through the Aerial Ropeway and the northern outlet road. The quantity transported to Devicolum is about 500 to 600 bags of rice per day for the K.D.H.P. Company alone. If that traffic is diverted through Neriamangalam to Cochin it will give hundreds of families work indirectly. I think that both Harrisons and Crosfield and the K.D. H.P. Company are thinking of diverting their traffic *via* Neriamangalam to Cochin Harbour. If it happens so it is most necessary that the road from Edappalli or from the boundary of Travancore to Neriamangalam must be made useful during the rainy season for heavy traffic. Without it, I do not think that we can make the best use of the Neriamangalam bridge or the Pallivasal road.

Under the P. W. D. there is a workshop at Trivandrum and in that workshop a motor mechanic also should be appointed so that if there be any Government motor works he may look after them. He may also be asked to train a few young men for the use of our Police Department so that they may recruit the motor mechanics from these when appointments are made in the traffic section. Now we are compelled to draw our supply of Traffic Inspectors from Madras or Bangalore trained men. Once Travancore could train and send up proper mechanics for Traffic Inspectors' posts, not only will we have Travancore trained men here but we will also be able to send our men to other Native States and to the British Territory as Traffic Inspectors to meet their requirements also.

About the spending of Rs 34 lakhs by the Public Works Department, it seems that the Engineering Department is adopting a new method now. The tax payers' money must be spent very very carefully. It must be very judiciously spent. What strikes me to say so is that when they give a big contract they give the contract first and then the document is written and thereafter the design is got. I think that will place us at a great disadvantage. After entering into a contract if we go on designing, certainly the contractor will be demanding what he wants. The Engineering Department will be in a great disadvantage also. I tell this because of the Neriamangalam bridge. In the Administration Report it is stated as follows:

"A sum of Rs. 1 lakh was provided for the work. The work could not be started as the contract for the work was settled late in the year, (that is, in 1107, late in the year, the contract was settled.) after the working season had passed and the details of the design of the bridge had not been finally settled. (Details are not settled but the contract is settled.) Early in 1108 the designs have been settled and work started."

When the design is settled if it is not acceptable to the contractor he would put in his own terms. Of course, there is a way for the Engineering Department to get over the difficulty. Over and above the

Rs 3,25,000 if they spend one or two lakhs, they can divert funds from other sources or charge it to some other work. But this method of designing a work after the contract is given is bad on principle. I also understand that this important bridge at Neriamangalam is designed not by any of our Engineers but by a contractor. If this is true, it is really a disgrace for Travancore. Not only the design was made by a contractor but the estimate also was prepared by a contractor and our Engineering Department has accepted that estimate. I would like to hear from the Government whether it is a fact that the design was made by a contractor. Although we possess so many England-returned and experienced Engineers here, the estimate was prepared by a contractor. If the design was made by the contractor and the estimate was prepared by the contractor, did the Public Works Department call for tenders for the same design as submitted by the contractor to whom the work has been given now? My information is that they asked for tenders of different patterns for bridges and estimates. Some people designed for iron bridges and sent their tenders. Some others designed wooden bridges and sent their tenders and the department selected one. But after selecting one did they call for competitive tenders for the design they selected? I would like to be enlightened about this, and I hope that if my information is correct, and if this blunder has been committed, it will not be committed again.

For a small irrigation tank in Anjanad repeatedly the Engineering Department was asked to prepare an estimate. Whenever in the Popular Assembly this subject was taken up, it was stated that the matter has been referred to the Engineering Department to make an estimate. In such matters as agriculture, wherein the help of the Engineering Department is wanted so as to make an estimate or to undertake a work they must pay their attention immediately. They should not regard them as things that can be leisurely attended to, because the tax-payer, the land-owning class and the public expect them to render them service.

MR. K. K. THOMAS: Sir, I have been listening to the discussions on this demand with some pleasure. I see that most of the time of this House has been occupied in demanding the needs of each locality. I think, I may suggest some other method by which the needs of the locality may be brought to the notice of the Chief Engineer or the Government. I think it would be well if the Chief Engineer is advised to call together a conference of members immediately after this demand is over or on any other date and to hear from them details of the wants of each locality and finally submit a general scheme by which these needs may be satisfied. Looking at the map of Travancore I believe that excepting uninhabited areas the mountainous and sub-mountainous regions we have enough roads or even a plethora of roads. The figures given in the Administration Report would show that for the inhabited area of Travancore we have more than 1.02 miles of road for 1 sq. mile of territory. That being the case, I fear we may have to stop and think whether Government will

[Mr. K. K. Thomas.]

be justified in giving more roads to those parts which are already well supplied with means of communication. In addition to these we have natural water-ways and the rivers which are mainly accessible during the major portion of the year. But the one thing I want to point out to the House is the annual floods which cause great damage and great inconvenience both for traffic and for even the routine of the administration. In 1099 the floods were so high that all communications were cut off from the capital to every other part of Travancore. What can we do to get over this difficulty? There seems to be a seasonal visitation of floods every year and this has to be surmounted. Looking at the papers supplied by Government, I find that they are also in the dark as to any course of action by which the floods could be prevented. May I suggest, Sir, at least the bigger rivers like Pamba, Manimala, Minachil and Muvattupuzha which bring lots of water from mountain torrents may be negotiated by a system of canals which will carry off or take off the flood water to the lower levels of the country. An investigation has been made formerly by an Executive Engineer appointed by Government Rao Bahadur John Kuriyan, and he has given a big report with regard to the two rivers Pamba and Manimala. In addition to taking off the flood water from these rivers it will enable us to use them for navigation purposes. The road traffic which is quite uneconomical with regard to the transport of goods could be diverted into these rivers if systems of canals are built. Of course, it requires a lot of capital and a lot of investigation. But I think from what has been already done these two rivers could be negotiated by a system of well-thoughtout canals. Both the rivers together may have four canals on both sides of the river which would enable the water to be taken down to the lower plains and at the same time enable navigation up the river even during the floods. This matter may be carefully looked into by the department and a scheme may be suggested by which work on these lines may be attempted.

My friend, Mr. K. P. Nilakanta Pillai, has been telling us that we spend about Rs. 7 lakh by way of rent for buildings. I think this is a very uneconomical position. The amount that we spend on public buildings is not at all a loss. The money that is locked up as capital investment by Government does not even fetch three or four per cent. interest while if this amount spent as rent is capitalised we will get such a large figure that even a portion of it will suffice for constructing pukka buildings for accommodating public offices in the several towns.

With regard to the levy of fees on boats, Sir, all these years it has been pressed upon Government that it is a very irksome tax, especially in the Kuttanad and the western water logged portions where the people find the necessity for using boats from moment to moment, not even from day to day. I was under the impression that bona fide use of the boats by the owners for their own purposes and not for commercial purposes was exempted. But I now find that it is not so. I request that the owners of boats who use their boats for their own *bona fide* purposes may be exempted from payment of license fees.

Several members have been speaking about the appointment of the present Ag. Chief Engineer as the Chief Engineer and I would also add my weight, whatever it be, towards that. He has been serving this Government for so many years and he belongs to a family which has got the tradition of having served this Government well.

MR. S. PIRAVIPERUMAL PILLAI: Has he not been in the waiting list for a long time?

MR. K. K. THOMAS: Yes. His father and other members of his family have done yeomen service to the country in two generations and I think Government have to consider the matter well before any final action is taken by them.

MR. K. SANKARALINGAM PILLAI: Sir, I bring to the attention of the Government the need for the provision of a water-supply scheme in the Shencotta town. The matter has been represented to Government repeatedly in the old Assembly and Government have been promising to oblige them, but so far nothing has been done. Sir, though it is extremely desirable to have good roads, sometimes even concrete roads and big power production schemes, it cannot be denied that the supply of good water is amongst the most vital and urgent requirements of the community. I bring this to the notice of Government not only because in summer there is no water in the wells in Shencotta, but also because as a result of the frequent attacks of cholera in the neighbouring British Indian villages, it has become common that our place also has become subject to the attack of cholera very often. To the Government which has felt the need for a Water-Supply scheme for the Trivandrum town at such a heavy cost, it might not be a great burden to provide us with one.

MR. K. RAMA VARMA RAJA (*Edavagai*): Sir, I want to bring to the notice of the Government and the department that some canals are to be opened in order to help the agriculturists of the State in the northern Division. We are having in the north frequent floods consequent on the occupation and cultivation of the forest area on a larger scale in recent years, and by the opening of the harbour at Cochin. Formerly also we had floods, but the enormous volume of water that the Periyar river brought down from the hills used to find an outlet to the sea as well as the broad Vembanad lake through Cochin and Ernakulam lake.

MR. KOCHIKAL P. BALAKRISHNAN TAMPI: Does not this remark apply equally to the other rivers also?

MR. K. RAMA VARMA RAJA: I will come to that. Consequent on the opening of the harbour at Cochin, the enormous amount of water, which used to find shelter in the hills themselves when the hills were unoccupied, and owing to the washing away of the hills after the flood in 1099, which was the highest flood that has been recorded in the State, the water in the hills came down rapidly in volume, and it could not find an outlet to the sea through the narrow passage at Cochin during the monsoon season. Consequently the

[Mr. K. Ramavarma Raja.]

floods became more frequent. These frequent floods began to do more damage to the agriculturists. The volume of water, which used to go to the sea and which could not find an outlet now, remained in the plains and caused damage to cultivation. As a result crops failed. The frequency of floods added to the sufferings of the people. The Government who are to take care of the welfare of the State, the Government, I may even add who have helped or rather contributed to the construction of the harbour thereby causing indirectly a loss to the people, should do whatever they can at the earliest opportunity. For that, I say, Government ought to set apart a substantial portion of the revenue which the people pay, for the protection of their crops in future. Help is urgently needed. Since 1099, the failure of crops is frequent in the northern Division of the State. I say northern Division of the State because the enormous volume of water in the big rivers of Manimala and Pamba which used to find an outlet to the sea cannot now do so on account of the construction of the harbour. So, from the northern part of Travancore down to Alleppey the Government should construct canals so that this enormous flood water may be taken out of the Vembanad Kayal and especially from the plains in north Travancore to the north of Cochin Harbour.

MR. KOCHIKAL P. BALAKRISHNAN TAMPI: Does not the member think that he is too dogmatic in his diagnosis of the cause of the floods?

MR. K. RAMA VARMA RAJA: It is not my own view. Eminent persons have thought about the matter and expressed their views, for the last few years both in the press and platform. Therefore, in order to help the cultivators to cultivate their lands properly, Government should find outlets for flood water by constructing canals. Government which found Rs. 1½ lakhs more for the P. W. D. than last year did not allot that amount wholly for public utility. Comparing the amount of work done by the department in 1108 and the amount of work the department is to do in 1109 and the expenses they had to meet in 1108 and the amount which they propose to meet in 1109, we find that with the increased expenses the department proposes to do work for a lesser amount. That increase in the cost should have been devoted for constructive work as protective irrigation works. With these words I support the motion.

MR. V. S. ARUMUKHAM PILLAI (*Tovala cum Agastisvaram*): Sir, I would agree with my friends in pointing out to the Government that the department is not paying proper attention to the mofussil needs. Sir, these are times of great economic distress and much may be achieved through the Public Works Department if only the Government have a mind to devote proper attention to it.

Now, without dilating upon the local needs, I would like to point out that so far as south Travancore is concerned, proper attention has not been paid by the Government for the last five or six years. Sir,

south Travancore contributes the largest income by way of tolls and water cess. My friends from the north may confront me by saying that Government have spent huge amounts for the Pachippara Dam and Kodayar Project. I may say that Government have realised 50 times that amount from the people besides a large amount by sale of tank beds depriving the poor ryots of their pasture land. Besides the large amount contributed by the people of south Travancore by way of water cess they are also paying a huge sum as tolls. The Kuzhithura toll contributes the largest amount in Travancore and combined with Aramboly toll-gate the amount comes to more than a lakh of rupees. This amount by itself is quite sufficient for the maintenance of roads in south Travancore. Not being satisfied with these two toll-gates, Government have established two other toll-gates at Suchindram and Anchugramom. The ryots, as I have pointed out, are very much aggrieved by this additional imposition of tax. A large amount is being realised from these tolls and the maximum amount is being drawn from south Travancore. But the Government have not proposed to do any work proportionate to the amount. For example, there is at present a great agitation in villages for approach and block roads. I would like to point out that if these small roads extending about half a mile or six furlongs are constructed they would give relief to the ryots by lessening their agricultural expenses. On account of the absence of these roads the agriculturists are put to very great difficulty in taking their manure to the paddy fields. If the Government were to construct these roads and relieve the agriculturists of their distress it will be a compensation at least for the heavy tolls they are paying. With these words I support the motion.

MR. A. N. VISVANATHA PILLAI: അൻപതുവർഷങ്ങൾക്കുമുമ്പു ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽനിന്നും ചിലവാക്കിക്കൊണ്ടിരുന്നതിനു അനുസരണമായിത്തന്നെ ഇന്നും ചിലവുചെയ്യുന്നു. ഇത്രയുംകാലത്തിനിടക്കു ആ ഇനത്തിലുള്ള ചിലവു വർദ്ധിച്ചിട്ടില്ലെന്നുതന്നെ പറയേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. ഈ രാജ്യത്തിലെ മുതലെടുപ്പു വളരെ വർദ്ധിച്ചിട്ടും ജനങ്ങളുടെ ആവശ്യത്തിലേക്കുള്ള ചിലവു വർദ്ധിപ്പിക്കാത്തതു വളരെ ശോചനീയംതന്നെ. ഓരോ താലൂക്കുകാരും റോഡുകൾ ഇല്ലെന്നു നിലവിലിട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുമ്പോൾ ഗവണ്മെൻറ സിമൻറ റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതായി കേൾക്കുന്നു.

MR. KOMILEZHATHU SANKARAN: അതിനെപ്പറ്റി കേട്ടിട്ടെ ഉള്ളപ്പോ മെമ്പർ കണ്ടിട്ടില്ല.

MR. A. N. VISVANATHA PILLAI: ഞാൻ കൊല്ലത്തുനിന്നുപോകുമ്പോൾ നിർമ്മിക്കുന്നതുകണ്ടു. മുഴുവനായി കണ്ടില്ല.

MR. KOMILEZHATHU SANKARAN: തിരുവനന്തപുരത്തു കണ്ടില്ല.

372 THE TRAVANCORE SRI CHITRA STATE COUNCIL [24TH AUGUST 1933.]

MR. A. N. VISVANATHA PILLAI: ഞാൻ കണ്ടില്ല.

MR. KOMILEZHATHU SANKARAN: പബ്ലിക് ലൈബ്രറിയുടെ മുൻവശത്തു സിമ്മൻററോഡു കണ്ടിട്ടില്ലെ?

MR. A. N. VISVANATHA PILLAI: ആ ഭാഗത്തേക്കു പോകാൻ എനിക്കു സാധിച്ചില്ല. ഒരു മൈൽ സിമ്മൻററോഡു തീർക്കുന്നതിനു ൧൦,൦൦൦ രൂപാ ചിലവാകുമെന്നു ഫിനാൻഷ്യൽ സിക്രട്ടറി അസംബ്ലിയിൽ പ്രസ്താവിച്ചു. എന്നാൽ ഇതിനെപ്പറ്റി പരിചയമുള്ള മറ്റൊരാളുകൾ പറയുന്നതു ൮൦,൦൦൦ രൂപാ ചിലവാകുമെന്നാണ്. ഇവിടെനിന്നും കേപ്പിലേക്കു ൧൩ മൈൽ ദൂരമുണ്ട്. ഇത്രയും ദൂരം കാൺക്രീറ്ററോഡു തീർക്കണമെന്നു ഉദ്ദേശിച്ചിരിക്കുന്നതായിട്ടാണ് കേൾക്കുന്നതു്. അങ്ങിനെ ആണെങ്കിൽ ജനങ്ങളുടെ അഭിപ്രായത്തെ അവഗണിച്ചു പ്രവർത്തിക്കുന്നു എന്നുള്ളതിനു ഇതിൽപരമൊരു ദൃഷ്ടാന്തം ആവശ്യമില്ല. ഓരോസ്ഥലങ്ങളിൽ റോഡുവേണം, കൃഷിക്കു ആവശ്യമുള്ള സാധനങ്ങൾ കൊണ്ടുപോകുന്നതിനു ഗതാഗതസൗകര്യം ഇല്ല എന്നു ജനങ്ങൾ നിലവിളിക്കുമ്പോൾ ഇപ്രകാരം അനവധിപണം ചിലവഴിക്കുന്നുവെങ്കിൽ അതു് തീരെ ആക്ഷേപാർഹമാണ്.

MR. P. PADMANABHAN TAMPI: വെള്ളപ്പൊക്കക്കാലത്തു ഇടിഞ്ഞിട്ടുള്ള റോഡുകളെ നന്നാക്കിത്തരണമെന്നു ഹർജ്ജിഅയച്ചതിൽ അവയെ ജനങ്ങൾതന്നെ നന്നാക്കിക്കൊള്ളണമെന്നു എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഇഞ്ചിനീയർ എൻഡോർസ്‌മെൻറ് കൊടുത്തിട്ടുള്ളതായി അറിയാമോ?

MR. A. N. VISVANATHA PILLAI: അതിനെപ്പറ്റി എനിക്കു റിത്തുകൂടാ. മെമ്പർ പറഞ്ഞതിനു മേൽ അറിഞ്ഞിട്ടുള്ളതെ ഉള്ളു.

ഒരു മൈലിനു അരലക്ഷം രൂപാവീതം ൧൩ മൈൽ കാൺക്രീറ്ററോഡിനു ൨൩൧ ലക്ഷം രൂപാ ചിലവാക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. ഈ തുകയുടെ പകുതിയെങ്കിലും പൊതുവെയുള്ള കായ്ക്കത്തിൽ ചിലവാക്കിയിരുന്നു എങ്കിൽ തിരുവിതാംകൂർ സ്വർഗ്ഗതുല്യമാകുമായിരുന്നു. എന്നാൽ പ്രാദേശികാവശ്യങ്ങളെപ്പറ്റി എപ്പോഴും ഗവണ്മെൻറിനോടു പറയുന്നതിനോ അതു് കേൾക്കുന്നവർക്കു ശുച്യമുണ്ടാക്കുന്നതിനോ സംഗതിവരികയില്ലായിരുന്നു.

MR. KOMILEZHATHU SANKARAN: സിമ്മൻററോഡിനു ചിലവാക്കുന്ന തുകകൊണ്ടു തിരുവനന്തപുരം മുതൽ നാഗർകോവിൽവരെ തീവണ്ടി ഏർപ്പെടുത്താൻ കഴിയുകയില്ലെ?

MR. A. N. VISVANATHA PILLAI : അതിന്നു പക്ഷേ സാധിപ്പിച്ചു കൊടുക്കുമായിരിക്കും. അതിന്റെ ശരിയായ കണക്കു എത്രയാണെന്നറിഞ്ഞുകൂടാ.

ഗതാഗതസൗകര്യം നാട്ടിൻപുറങ്ങളിൽ വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്നാണ് ജനപ്രതിനിധികൾ ആവശ്യപ്പെടുന്നത്. തിരുവിതാംകൂറിലെ നികുതിയിൽ ഒരു നല്ല ഭാഗം കൊടുക്കുന്നത് കൃഷിക്കാരാണെന്നുള്ള സാധാരണയെ എപ്പോഴും അവഗണിച്ചാണ് അവരുടെ പ്രാദേശികാവശ്യങ്ങളിൽ പ്രവർത്തിച്ചുവരുന്നത്. ഇന്നു റോഡ് മീറ്റയാകുന്നതും അതിന്റെ മറ്റൊരവിംഗം ഗ്രാമവിംഗം നശിപ്പിക്കുന്നതും മോട്ടോർസഞ്ചാരംകൊണ്ടുമാത്രമാണ്. കൂടുതൽ പണം ചിലവാക്കി മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളിൽ സുഖമായി സഞ്ചരിക്കുന്നവരിൽനിന്നും നല്ലതുക അതിലേക്കു ഇറക്കേണ്ടതും പണിപ്പെടുന്നവർക്കു കാരണമായ മറ്റുള്ളവർക്കു റോഡു കൊടുക്കാതെ നിൽക്കുകയല്ലേ വേണ്ടൂ. സുഖം അനുഭവിക്കണമെന്ന ആഗ്രഹമുള്ളവരിൽനിന്നും അതിലേക്കു പശ്ചാത്താപമുള്ളതുക ഇറക്കേണ്ടതും.

MR. KOMILEZHATHU SANKARAN : ഇന്നത്തെ മോട്ടോർവാഹനങ്ങളുടെ വർദ്ധനവ് നിമിത്തം ഡയറണ റോഡുകളിൽ സൈപരമായി സഞ്ചരിക്കുന്നതിനുപോലും വിഷമമുണ്ടെന്നു അറിയാമോ?

MR. A. N. VISVANATHA PILLAI : മോട്ടോർ ഓഫിക് വർദ്ധിച്ചിരിക്കുന്നതുകൊണ്ടു റോഡിന്റെ കൂടെ നടക്കുന്നതിന് വളരെ വിഷമമുണ്ട്.

MR. KOCHIKAL P. BALAKRISHNAN TAMPI : Does the member favour the establishment of more toll-gates?

MR. A. N. VISVANATHA PILLAI : കൂടുതൽ ടോൾഗേറ്റുകൾ വേണമെന്നില്ല. അതു കാർ ഉടമസ്ഥന്മാരിൽനിന്നു ലൈസൻസും മറ്റും കൊടുക്കുമ്പോൾ ഇറക്കേണ്ടതും.

MR. M. N. PARAMESVARAN PILLAI : കാർ ഉടമസ്ഥന്മാർ കൂടുതൽ കരംകൊടുക്കേണ്ടിവരികമില്ലെ?

MR. A. N. VISVANATHA PILLAI : കൂടുതൽ സുഖസൗകര്യങ്ങൾ വേണമെന്ന് ആഗ്രഹിക്കുന്നവർ കൂടുതൽ നികുതി കൊടുക്കണം. ഒരു സാധാരണ കർഷകന്റെ നിലയിൽനിന്നുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ പറയുന്നത്. മറ്റു സ്ഥലങ്ങളിൽ ഗതാഗതസൗകര്യം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതുകൊണ്ട് എനിക്ക് യാതൊരു പരാതിയും ഇല്ല. എന്നാൽ എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിനാവശ്യമുള്ള സംഗതികൾ ചെയ്തുതരണമെന്നുള്ളതു് എനിക്ക് നിർബന്ധമാണ്. ഞാൻ പ്രജാസഭയിൽ ഉദ്ദേശം എഴുതുകൊ

[MR. A. N. Visvantha Pillai.]

പ്രമായി—എന്റെ ഓമം ശരിയാണെങ്കിൽ—കൊല്ലംതാലൂക്കിനെ പ്രതിനിധീകരിക്കുകയാണ്. അന്നു പറഞ്ഞിട്ടുള്ള പല റോഡുകളുടെയും ഇടങ്ങളും ഇന്നു സാധിക്കാത്തയാണിരിക്കുന്നത്. അതിനെപ്പറ്റി റോഡുബോർഡിലും ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.

MR. KOMILEZHATHU SANKARAN : കരുനാഗപ്പള്ളിതാലൂക്കിൽ ൩൦ മൈൽ റോഡുമാത്രമുള്ള എന്ന് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്താ?

MR. A. N. VISVANATHA PILLAI : അറിയാം. അതിലേക്കാണ് ഞാൻ വരുന്നത്. കരുനാഗപ്പള്ളിതാലൂക്കിൽ ഈ വിഷയത്തിൽ യാതൊന്നുംതന്നെ ചെയ്തിട്ടില്ല. ഇക്കൊല്ലം ഓച്ചിറക്കു പടിഞ്ഞാറുവശമുള്ള ഒരു പാലത്തിന് ൫൦൦ രൂപയും, കരുനാഗപ്പള്ളിയ്ക്കും കാത്തികപ്പള്ളിയ്ക്കും കൂടി ശുദ്ധജലം കിട്ടുന്നതിന് കിണറുകഴിപ്പിക്കുന്നതിന് ൫൦൦ രൂപയും അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. ശുദ്ധജലത്തിനുള്ളതിൽ പകുതി കാത്തികപ്പള്ളിക്കുകയാൽ ആ ഇനത്തിൽ ൧൫൦ രൂപ മാത്രമേ കരുനാഗപ്പള്ളിക്കുള്ളൂ. പിന്നീടൊന്ന് കലശലായ പണയുള്ള വള്ളിക്കുവേണ്ടി അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള ൨൦൦൦ രൂപയാണ്. ഇതല്ലാതെ യാതൊന്നും ചെയ്തിട്ടില്ല. കൃഷ്ണപുരംപാലം, നീണ്ടകരറോഡ് ഫെററി ഗ്, ഇപ്രകാരം മെയിൻറോഡിൽ ജോലിചെയ്തിട്ടുള്ളത് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർക്കു സഞ്ചരിക്കുന്നതിനാണ്. അതിനാൽ അതു തിരുവിതാംകൂറിന്റെ ആവശ്യമാണ്. അത് പ്രാദേശികാവശ്യങ്ങളിൽ ഉൾപ്പെടുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് ഞാൻ പ്രതിനിധീകരിക്കുന്ന നിയോജകസമൂഹത്തിൽ കൂടുതൽ റോഡ് വേണം.

MR. KOMILEZHATHU SANKARAN : മെമ്പറിന്റെ നിവേദന കമണ്ഡലത്തിൽ കായൽക്കരയിൽനിന്നും കിട്ടിക്കുറവടിഞ്ഞാറല്ലെ റോഡ് ആവശ്യമുള്ളത്?

MR. A. N. VISVANATHA PILLAI : അതെ.

MR. KOMILEZHATHU SANKARAN : അങ്ങിനെ ഉള്ള റോഡുകൾ ഏതെങ്കിലുമുണ്ടോ?

MR. A. N. VISVANATHA PILLAI : അതിലേക്കു പുതിയതായി ഒരു കാൽ അനുവദിച്ചുകാണുന്നില്ല.

MR. J. JOHN KATTAKAYAM : ഈ സഭയിൽ പ്രാദേശികാവശ്യങ്ങളെപ്പറ്റി പ്രസ്താവിക്കാൻ പാടില്ലെന്ന് മെമ്പർമാർ പ്രായമുണ്ടോ?

MR. A. N. VISVANATHA PILLAI : മുമ്പിലത്തെ പ്രജാസഭയും റോഡുബോർഡും ഇപ്പോൾ ഇല്ലാത്തതിനാൽ പ്രാദേശികാവശ്യങ്ങൾ ഈ സഭയിൽ പ്രസ്താവിക്കണമെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം.

P. W. ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിലേക്ക് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത് ൩൪, ൫൪, ൮൫൦ രൂപയാണ്. ഇതിൽ എസ്റ്റാബ്ലിഷ്മെന്റുചെയ്ത, റിസർവ്വ് ചെയ്ത, ഇലക്ട്രിക്കൽ ഇൻസ്റ്റലേഷൻ, ഡൽഹിയിലെ അഫിഷ്യൽ റസിഡൻസ് വക്സ്, മെയിൻറനൻസ്, എന്നിത്യാദി പല ഇനങ്ങളും കഴിച്ചാൽ കമ്മ്യൂണിക്കേഷൻ ൧൫, ൫൨, ൪൫൫ രൂപയാണ് ചേർത്തിരിക്കുന്നത്. അതിൽ ഒറിജിനൽ വക്സ് സിനു നീക്കിവച്ചിട്ടുള്ള രൂപ ൩, ൪൦, ൨൮൯ മാത്രമാണ്. രണ്ടുകോടീരൂപായിൽ കൂടുതൽ വരവുള്ള തിരുവിതാംകൂറിൽ ഈ വകക്ക് ഇത്ര കുറഞ്ഞ തുക ചേർത്തിരിക്കുന്നത് ഏറ്റവും പരിതാപകരമാണെന്ന് വളരെ ശക്തിയോടെ കൂടി പറയാതിരിക്കുവാൻ നിവർത്തിയില്ല. കൊല്ലത്തോടും പുതിയറോഡുകൾ വേണമെന്ന് പറയുമ്പോൾ ഗവണ്മെന്റ് വേറെ ചില വേലകൾക്കായി പണം ചിലവാക്കുന്നു. ഈ സംഗതി ഈ സഭയിലല്ലാതെ വേറെ എവിടെയാണ് പ്രസ്താവിക്കേണ്ടതെന്ന് എനിക്കു മനസ്സിലാക്കുന്നില്ല. പ്രാദേശികാവശ്യങ്ങളെപ്പറ്റി ഇവിടെ പ്രസ്താവിക്കരുതെന്ന് ചില സ്റ്റേഫിതന്മാർ പറയുകയുണ്ടായി. അതിൽ വ്യസനിക്കാതെ നിവർത്തിയില്ല.

MR. KOMILEZHATHU SANKARAN : ആ സ്റ്റേഫിതന്മാരുടെ അഭിപ്രായം വ്യക്തിപരമായിട്ടുള്ളതാണെന്നല്ലെ വിചാരിക്കേണ്ടത്?

MR. A. N. VISVANATHA PILLAI : അങ്ങിനെ ആയിരിക്കാം. ജനപ്രതിനിധികൾ ഇവിടെ പ്രസ്താവിക്കുന്നത് ജനങ്ങളുടെ ആവശ്യങ്ങളെക്കുറിച്ചാണ്. അവരവരുടെ പ്രത്യേകം നിയോജകമണ്ഡലങ്ങളിലുള്ള ആവശ്യങ്ങളെപ്പറ്റിപ്പറയുന്നതിന് അവർ അല്ലാതെ വേറെ ആരും ഇല്ല. ആ സംഗതികളെല്ലാം ദൈവം തന്നുകൊള്ളുമെന്ന് വിചാരിച്ച് ഇരിക്കത്തക്കതല്ല. അതുകൊണ്ട് അവരവരുടെ നിയോജകമണ്ഡലങ്ങളിലെ കാര്യങ്ങൾ അവർതന്നെ പറയേണ്ടതാണെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം.

MR. J. JOHN KATTAKAYAM : തൊടുപുഴതാലൂക്കിൽ കരമാർഗ്ഗമല്ലാതെ ജലമാർഗ്ഗമായി സഞ്ചാരസൗകര്യമില്ലെന്നറിയാമോ?

MR. A. N. VISVANATHA PILLAI : അതിനെപ്പറ്റി എനിക്കു റിഞ്ഞുകൂടാ.

376 THE TRAVANCORE SRI CHITRA STATE COUNCIL [24TH AUGUST 1933]

[MR. A. N. Visvanatha Pillai.]

അനുവദിക്കുന്ന തുകതന്നെയും ലാപ്സാക്കിക്കളയുന്നത് ആക്ഷേപാർഹമായ ഒരു സംഗതിയാണ്. അതു പരിഷ്കൃതഗവണ്മെന്റുകൾക്ക് തീരെ യോജിച്ചതല്ലെന്ന് വ്യസനസമേതം പറയേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. അനുവദിക്കുന്നതുക ലാപ്സാക്കാതെ അതിനെപ്പറ്റി ഒരു റോഡ്മെന്റ് ഉണ്ടാക്കേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണ്.

PRESIDENT: Your time is up.

The Council adjourned at 4-27 P. M. to meet again on Saturday, the 26th August, 1933.

P. PARAMESVARAN PILLAI,
Secretary to the Sri Chitra State Council.